Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1159

Vragen van het lid **Madlener** (PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat NS-personeel steeds vaker fysiek wordt belaagd* (ingezonden 18 december 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 29 januari 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «NS-personeel steeds vaker fysiek belaagd»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2a
Wat heeft u als Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de afgelopen jaren concreet gedaan om de veiligheid van spoorwegmedewerkers te verbeteren?

Antwoord 2a
De veiligheid van zowel de werknemers als de reizigers in het openbaar vervoer vind ik van groot belang. Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, waaronder treinpersoneel, vind ik onacceptabel. Het is een maatschappelijk probleem dat voortdurende aandacht vraagt. Alle partijen, ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid, treffen maatregelen tegen agressie in het openbaar vervoer. Het betreft onder andere werkgeversmaatregelen (NS), strafrechtelijke maatregelen (vanuit het Ministerie van Veiligheid en Justitie) en een goede samenwerking in de keten met gemeenten en politie. De feitelijke, dagelijkse zorg voor de veiligheid van het personeel is de verantwoordelijkheid van de werkgever, de NS. Als Staatssecretaris heb ik onder meer de volgende maatregelen genomen.
De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bevat voorschriften over sociale veiligheid. Als concessieverlener voor het hoofdrailnet zie ik er op toe dat NS zich aan deze voorschriften houdt en haar verantwoordelijkheden neemt.
Ik ben verantwoordelijk voor het opstellen van wetgeving met betrekking tot sociale veiligheid in het openbaar vervoer. In dat kader is vastgelegd dat een

[1] AD d.d. 16 december 2014, http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/3812261/2014/12/16/NS-personeel-steeds-vaker-fysiek-belaagd.dhtml

ah-tk-20142015-1159
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

reisverbod[2] opgelegd kan worden voor personen die ernstige overlast veroorzaken in het openbaar vervoer. Hiermee hebben vervoerders een krachtig instrument in handen om overlastveroorzakers uit het openbaar vervoer te weren.
Ik heb een wetsvoorstel ingediend dat een verblijfsverbod mogelijk maakt voor overlastveroorzakers op treinstations en de daarbij behorende voorzieningen[3]. Dit wetsvoorstel is door uw Kamer aangenomen en ligt nu ter behandeling voor bij de Eerste Kamer.
Ook de invoering van de OV-chipkaart, in combinatie met de ingebruikname van de toegangspoortjes op stations, draagt bij aan het vergroten van de sociale veiligheid en het terugdringen van agressie. Uit cijfers van NS blijkt dat bij meer dan de helft van de incidenten zwartrijders betrokken zijn. De ervaring met de poortjes bij de metro van Rotterdam leert dat dit naar verwachting een grote daling in zwartrijden, en daarmee een daling van het aantal agressie incidenten als resultaat heeft.

Vraag 2b
Deelt u de mening dat de enquête van de VVMC (vakbond voor rijdend personeel) aantoont dat dit onvoldoende heeft bijgedragen aan de veiligheid van de spoorwegmedewerkers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2b
De enquête geeft een belangrijk signaal over de zorgen van de VVMC-leden. Ieder incident is er één te veel. Ik heb veel respect voor de medewerkers in het openbaar vervoer die dag in dag uit in contact kunnen komen met agressie. Ik zal deze uitkomsten dan ook bespreken in het reguliere overleg dat ik heb met de CEO's van ProRail en NS, en aan hen vragen welke actie zij ondernemen naar aanleiding van deze enquête. De NS en ProRail zijn als werkgevers immers in eerste instantie verantwoordelijk voor veilige werkomstandigheden voor het personeel. Ik zal dit dan vervolgens bespreken in het reguliere overleg dat ik met vertegenwoordigers van de vakbonden heb; hierbij zal ik ook de CEO's van ProRail en NS uitnodigen.
De maatregelen die ik heb beschreven bij vraag 2a maken een onafhankelijke analyse van de (sociale) veiligheid van het spoorwegpersoneel mogelijk. Deze maatregelen zijn onderdeel van reguliere beleidsevaluaties. Ik zal me vanuit mijn verantwoordelijkheid stevig blijven inzetten voor de door mij genomen maatregelen.

Vraag 3
Bent u bereid om de volgende vier maatregelen, die blijkens de enquête door spoorwegmedewerkers zijn aangedragen als manieren om de veiligheid te verbeteren, zo snel mogelijk in te voeren? Zo nee, waarom niet?
A Meer conducteurs op treinen, ook in de avond en nacht.
B Spoorwegpolitie weer invoeren.
C Strengere wetgeving en hogere straffen.
D Alle toegangspoortjes op stations dicht.

Antwoord 3
De zorg voor de veiligheid van personeel en reizigers en de keuze voor specifieke maatregelen is primair de verantwoordelijkheid van de werkgever, dus de NS.
Vanuit beleid en wetgeving stel ik kaders en ondersteun de aanpak waar nodig en mogelijk. Wat betreft de maatregelen die u noemt is mijn reactie als volgt.
A
De afweging voor de inzet van personeel is in eerste instantie aan de NS als werkgever. De NS heeft mij laten weten dat zij werkt aan de blijvend gerichte inzet van meer personeel bij treinen, waaronder veiligheids- en service personeel zoals conducteurs. Zo wordt op basis van de dagelijkse veiligheidsinformatie bepaald waar aanvullende flexibele inzet van NS personeel nodig is. In mijn overleg met de vertegenwoordigers van de bonden, ProRail en NS zal ik dit onderwerp nader bespreken.

---

[2] Kamerstuk 32 403
[3] Kamerstuk 33 904, nr. 1

B
Elk geweldsincident dat door de NS wordt gemeld, wordt als «prioriteit 1-melding» door de politie aangemerkt. Agenten uit de betreffende regionale eenheid komen dan onmiddellijk. Met deze capaciteitsinzet uit robuuste basisteams is er bij geweldsincidenten voldoende capaciteitsinzet mogelijk voor noodhulp, toezicht en handhaving. Bovendien kan in voorkomende gevallen, wanneer er specifieke kennis of expertise benodigd is, een beroep worden gedaan op de medewerkers van de Landelijke Eenheid[4]. Er is derhalve geen noodzaak voor de vorming van een spoorwegpolitie.
C
Het huidige wettelijke kader biedt voldoende ruimte om agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak stevig aan te pakken. Politie en Openbaar Ministerie (OM) geven hoge prioriteit aan de opsporing en vervolging van deze Veilige Publieke Taak- zaken (VPT-zaken) en zorgen voor een snelle en voortvarende opsporing en vervolging. Er zijn hiervoor specifieke afspraken gemaakt door politie en OM (de Eenduidige Landelijke Afspraken). In geval van agressie en geweld tegen functionarissen met een publieke taak geldt een verhoging van de strafeis met 200%. Deze verhoging is standaard opgenomen in de daarvoor geldende richtlijn van het OM en wordt in de praktijk altijd toegepast en meegewogen bij de bepaling van de uiteindelijke strafeis. Daarnaast past het OM ook op andere wijze verzwaring toe. Zo kennen VPT-zaken een hoger dagvaardingspercentage (circa 80%). Verder wordt door het OM vaker een zwaardere strafvorm (bijvoorbeeld gevangenisstraf in plaats van taakstraf) en een schadevergoeding geëist in vergelijking met andere (niet-VPT) zaken.
D
Uit cijfers van NS blijkt dat in 2014 in 57% van de incidenten de controle op het vervoerbewijs de aanleiding was voor agressie. Door het in gebruik nemen van de toegangspoorten neemt het aantal zwartrijders af en neemt de sociale veiligheid toe. Sinds het afschaffen van het papieren treinkaartje op 9 juli 2014 zijn er in 2014 toegangspoortjes op 26 stations in gebruik genomen. In het belang van de reizigers en het personeel worden de poortjes gefaseerd in gebruik genomen, om reizigers te laten wennen en conflictsituaties zoveel mogelijk te voorkomen. Volgens de NS planning worden komend jaar de poortjes op wederom 26 stations in gebruik genomen. Deze stations zijn zo gekozen dat 90% van de reizigers minimaal één keer per reis door een poortje wordt gecontroleerd, waarvoor naar verwachting uiteindelijk poortjes moeten worden geplaatst op 82 van de 400 stations.
Bij de keuze voor het plaatsen van poortjes weegt naast het sociale veiligheidsaspect ook het gevolg mee voor de lokale bereikbaarheid. De plaatsing en ingebruikname gebeurt in zorgvuldige afstemming met de gemeenten.

[4] Zie hiervoor de beantwoording van de vragen van het lid Segers van 13 december 2012 over de inrichting van de specialistische blauwe diensten binnen de Landelijke Eenheid (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1061).